VISIT…

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА 199 РУБ., 34.90 ГРН., 850 ТЕНГЕ

АВТОЛЕГЕНДЫ СССР

№ 5

МОСКВИЧ-400-420А

РОДОМ ИЗ СТОЛИЦЫ
ОТ СЕДАНА ДО КАБРИОЛЕТА
«МОСКВИЧ» И OPEL — БЛИЗНЕЦЫ-БРАТЬЯ

DeAGOSTINI

«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №5, 2009

РОССИЯ
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т, д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т, д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
(письма читателей по данному адресу не принимаются)

Телефон бесплатной горячей линии для читателей России: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
394036, г. Воронеж, ул. Комиссаржевской, д. 16, а/я 512, «Де Агостини»

Свидетельство о регистрации в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТІНІ

Телефон бесплатной горячей линии для читателей Украины: 8-800-500-8-400

Свидетельство о регистрации СМИ Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН
Распространение:
ЗАО «Бурда-Алатау Пресс»
E-mail: cars@deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Республику Беларусь
УП «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел. (017) 297-92-75

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 300 000 экз.
Рекомендуемая цена:
199 руб., 34.90 грн., 850 тенге
ISSN 2071-095X
© 2009 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам.
Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:
Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»; 3: частная коллекция М. Шелепенкова; 4: ООО «Де Агостини»; 5 (центр, верх, низ): частная коллекция М. Шелепенкова; 5 (низ): ООО «Де Агостини»; 5 (прав колонка): «Библиотека изображений»; 6 (верх прав, центр, лев): © Ленфильм; 6 (низ): ООО «Де Агостини»; 7 (верх, лев, прав, центр, прав, низ, лев, прав): частная коллекция М. Шелепенкова; 7 (прав колонка верх, центр): «Библиотека изображений»; 7 (прав колонка, низ): «Фото ИТАР-ТАСС»; 8–13 (все): ООО «Де Агостини»; 14–15 (все): частная коллекция М. Шелепенкова.
задняя обложка: ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Груп»
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска Александра Павленко и Максима Шелепенкова.
Издатель благодарит реставрационную мастерскую «АвтоВэй» и лично Симонова Сергея за предоставленный для фотосъемок автомобиль «Москвич-400-420А»

До Великой Отечественной войны в СССР автомобили не продавались населению. Получить машину в личную собственность можно было только за особые заслуги перед Родиной или же выиграть в лотерею.

Не теряйте время!

Первые попытки наладить в стране производство малолитражных автомобилей для населения делались еще до войны. По-настоящему же реализовать эту идею удалось лишь в канун празднования 800-летнего юбилея столицы, с началом выпуска автомобиля «Москвич-400-420» на Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА). Именно тогда первые серийные автомобили появились в свободной продаже по запредельной в то время цене — 9 000 рублей. В стране, пережившей войну, подобную покупку себе могли позволить считанные единицы, но даже гипотетическая возможность обладания собственной машиной грела душу обычного человека. Общеизвестно, что «Москвич» был точной копией немецкой довоенной легковушки *Opel Kadett K38*, причем не в самой распространенной четырехдверной модификации. Интереснее другое: первый советский «народный» легковой автомобиль был запущен в производство по личному распоряжению товарища Сталина.

Прототип «Москвича», германский *Opel Kadett K38*, приглянулся ему еще до войны. Есть сведения, что такой машиной обладал Н. С. Власик, комендант Кремля, начальник личной охраны вождя. Сам Сталин ратовал за организацию ее выпуска в СССР. Поэтому вполне закономерно, что 19 июня 1945 года, когда нарком среднего машиностроения С. А. Акопов устроил в Кремле показ перспективных моделей для производства отечественной техники, среди прочих автомобилей присутствовал и *Opel Kadett K38*.

Очевидец тех событий А. Андронов, впоследствии главный конструктор МЗМА, представлял на показе *Opel Kadett* и не раз рассказывал о распоряжении председателя Комитета обороны И.В. Сталина: «Мимолетно взглянув на КИМ-10 и модернизированный под «Опеля» образец (КИМ-10-52), Сталин короткой фразой напомнил о том, что не он одобрял предвоенный выбор моделей для производства, и сейчас о них не стоит говорить. Указав на *Opel Kadett*, твердо отметил: «Советским людям надо дать маленький, дешевый автомобиль, вот и делайте «Опель». Их в Германии сделали более двухсот тысяч. Не теряйте время». И добавил, обращаясь к Акопову: «Представьте на утверждение проект постановления ГКО». Зная уязвимые места в машине, я просил Сталина разрешить внести изменения в конструкцию двигателя и коробки передач, но он в категорической форме отказал: «Не следует ничего менять! Когда освоите производство, тогда и займетесь переделками и улучшениями».

Советских специалистов не порадовал выбор вождя: еще до войны на заводе начали готовиться к выпуску своей машины, а тут строгий приказ осваивать *Opel Kadett*. Это значит, большую и трудоемкую работу по подготовке производства надо начинать сначала. Далеко не все специалисты были согласны и с выбором модели. Например, у того же Опеля имелась более современная и мощная машина *Opel Olympia*, с верхнеклапанным двигателем и алюминиевой головкой цилиндров. Но спорить с вождем бессмысленно, да и небезопасно.

Немецкий след

Бытует мнение, что из Германии для производства «Кадета» в Москву вывезли оборудование с немецкого завода. Эта версия почти никак не подтверждается — ни очевидцами, ни документально. На заводе *Opel* в Рюссельсхайме после войны оставалась незначительная часть оборудования для выпуска *Opel Kadett*, хотя производство самой машины там свернули еще в 1940 году в связи с переходом промышленности на военные рельсы. А то, что сохранилось, в основном использовалось в производстве более популярной двухдверной модели *Opel Kadett P38*. Сталин же распорядился выпускать четырехдверную.

Готовой технической документации на заводе *Opel* в Рюссельсхайме тоже не оказалось. Основные ресурсы этого немецкого предприятия принадлежали американской компании *General Motors*. До войны ее представители постарались вывезти с завода и станки, и чертежи. Всю техническую документацию и оборудование для советского завода пришлось создавать заново, на основании сохранившихся трофейных образцов.

Сделать это только силами конструкторского бюро МЗМА было невозможно, поэтому к работе привлекли немецких специалистов, вольнонаемных инженеров в Германии. Так, кузов «Москвича» проектировало конструкторское бюро в саксонском городке Шварценберге. Там под руководством советского инженера О. В. Дыбова создали мастер-модель четырехдверного кузова, комплект рабочих чертежей и шаблоны для штампового оборудования. В марте 1946 года эти рабочие материалы были отправлены в Москву, где продолжилась подготовка машины к запуску в производство. Сами же штампы изготовлялись на ЗИСе и ГАЗе, откуда и поступали первые кузовные детали.

Над разработкой двигателя тоже трудились в Германии, в Берлине, в центральном научно-техническом бюро под руководством профессора В. И. Сороко-Новицкого, видного специалиста в области двигателестроения, воссоздавая документацию по имеющимся образцам.

Что немцу хорошо, русскому еще лучше

«Москвич-400-420» оснащался четырехцилиндровым компактным нижнеклапанным двигателем, который при степени сжатия всего 5,8 единиц работал на самом низкосортном бензине с октановым числом 66. Несмотря на свою «несовременность», даже по тем временам четырехсотый двигатель славился долговечностью и экономичностью (расход всего 8 литров на 100 км.). Мощности двигателя (23 л. с.) хватало, чтобы разгонять машину до 90 км/ч — а больше тогда и не требовалось.

Правда, скромная приемистость «Москвича-400» объяснялась не только маломощным двигателем, но и трехступенчатой коробкой передач без синхронизаторов, для правильного переключения которой требовалось время.

Необычной чертой машины являлась независимая передняя подвеска колес Дюбонне, названная так по имени изобретателя. Оригинальность ее в том, что качание колеса осуществлялось не поперек, а вдоль кузова. Такая подвеска с двумя продольными рычагами обеспечивала автомобилю высокую курсовую устойчивость, и у него отсутствовала необходимость в регулировке развала колес. Но больше она никогда на отечественных автомобилях не применялась. Подвеска задних колес — традиционная на полуэллиптических рессорах.

А вот тормоза на машине оказались прогрессивными. Во-первых, редкий в то время гидравлический привод. Во-вторых, чугунные тормозные барабаны на всех колесах «Москвича», которые одновременно служили и ступицей, и диском колеса. Делалось это с одной целью — уменьшить неподрессоренную массу колеса, тем самым улучшив плавность хода и управляемость автомобиля. Подобное бездисковое колесо позднее применялось на «Запорожцах», тогда же, в конце 40-х, конструкция оказалась новаторской.

Примечательная особенность «Москвича-400» — стеклоочиститель ветрового стекла. Он приводился в действие не электромотором, как сегодня, а соединялся гибким валом непосредственно с двигателем, поэтому скорость работы «дворников» напрямую зависела от оборотов мотора. С одной стороны, в плохую погоду, когда видимость и без того падала, приходилось двигаться медленно — стеклоочиститель практически переставал работать. С другой же, при обгоне, в самый нужный момент, он всегда начинал двигаться быстрее. Благодаря тяговитому на малых оборотах двигателю, удачному подбору передаточных чисел в трансмиссии и большому (200 мм) дорожному просвету, «Москвич» обладал хорошей проходимостью по плохим дорогам, а на хороших прощал водителю ошибки в работе со сцеплением и подбором передач.

Работа «дворников» напрямую зависела от оборотов двигателя

Москвич-400-420

С ветерком!

Наиболее распространенной модификацией «Москвича» стала открытая модель с кузовом кабриолет — «400-420А». Ее появление вызвано совсем не заботой о расширении модельного ряда «Москвичей» и популярностью машин с открытым верхом. В нашей стране с нежарким климатом бóльшим спросом пользовались как раз автомобили с закрытым верхом. Однако для габаритных штамповок с глубокой вытяжкой, какой и являлась крыша на седане, требовался тонкий стальной лист повышенного качества. В то же время «Запорожсталь», единственный металлургический завод, который обеспечивал таким стальным листом автомобильную промышленность в СССР, еще не полностью восстановился после войны. В таких условиях наращивать производство легковых автомобилей оказалось затруднительно. Выход нашелся благодаря тому, что на части машин металлическую

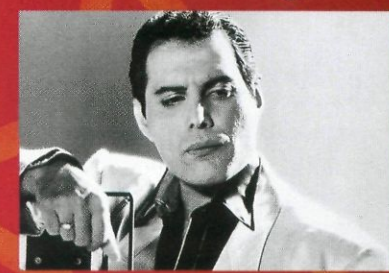
крышу заменили брезентовым пологом. Так в 1949 году появилась модификация «Москвич-400-420А» с кузовом кабриолет. Сделать открытую модификацию на автомобиле с несущим кузовом было довольно сложно, ведь он не имеет собственно рамы. Конструкторам МЗМА пришлось оставлять верхний контур боковин и ветрового стекла, при этом усиливая их, вводя внутрь жесткие трубчатые брусья, придавшие силовой структуре кузова необходимую прочность и замкнутость. На брусьях были просверлены отверстия, в которые вставлялись легко снимаемые дуги, натягивающие развернутый тент. Он имел утепленную прокладку, в сложенном виде превращаясь в компактный сверток.

Выпуск кабриолетов прекратили в 1952 году, когда стабилизировались поставки холоднокатаного стального листа. Всего же до 1952 года успели сделать 17 742 кабриолета.

Символом «Москвича» стала башня Московского Кремля, одна из самых узнаваемых достопримечательностей столицы. В основании эмблемы — буква «М», а ниже отдельно на табличке прописаны буквы «ЗМА». Чтобы правильно прочитать название завода, буквы нужно складывать вместе, но очень многие про это забывали.

А в это время...

1946 год

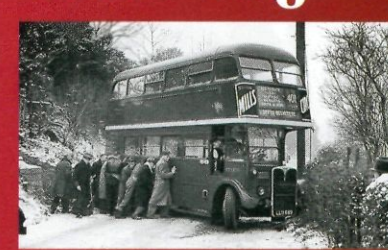


Родился Фредди Меркьюри, основатель всемирно известной рок-группы *Queen*. Его *Bohemian Rhapsody* признана «Лучшей песней тысячелетия», а *We Are The Champions*, также написанную Фредди, поют футбольные фанаты во всем мире.

1948 год

«Феррари» выпускает специальный гоночный автомобиль мощностью 280 л. с., завоевавший 1 место в гонках на Большой приз города Рима.

1950 год



Даже большие габариты транспортного средства не всегда являются гарантией истинно английской пунктуальности. В заснеженном Кенте мужчины выталкивают автобус из заноса, предвкушая объяснения с начальством по поводу опоздания на работу.

Экспорт

В 1948 году «Москвичи» стали поставлять на экспорт. Первые 50 машин ушли в Финляндию. Рынок этой страны, пострадавшей во время Второй мировой войны меньше всего, представлялся советскому Внешторгу весьма перспективным. Общая граница значительно упрощала доставку техники и ее таможенное оформление. Финны приняли машину тепло. Вероятно, причиной тому стало ее «опелевское» происхождение и абсолютно демократичная цена. Всего в Финляндию продали 3 400 «Москвичей» первого поколения. Также «Москвичи» отправились в Польшу, Албанию и Китай.

«Она вас любит»

В жизни скромного сотрудника зоопарка Кости Канарейкина все шло спокойно и размеренно до тех пор, пока он не влюбился в известную спортсменку Ольгу Цветкову. Чтобы достойно встретить девушку своей мечты, он решается практически на подвиг: изучает автодело, получает права, покупает «Москвич-420» и... врезается в «Победу», на которой едет Ольга. Именно в этот весьма драматический момент происходит знакомство Канарейкина с Ольгой. Разумеется, ни разбитая машина, ни недостаток водительского мастерства, ни прочие преграды не смогли помешать Косте завоевать свое счастье в комедии с непременным хэппи-эндом.

Зарубежные аналоги

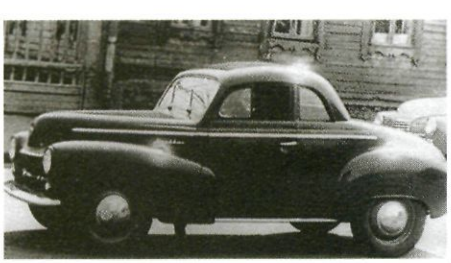
Opel Kadett K38 (1938 год) На фотографии запечатлен тот самый автомобиль, который послужил прототипом на МЗМА. Машина была скопирована настолько точно, что лишь натренированный взгляд может отличить «Опель» от «Москвича». Можно говорить лишь о различных шильдиках и эмблемах с названиями марок автомобилей. То есть, различия исключительно эстетического порядка.

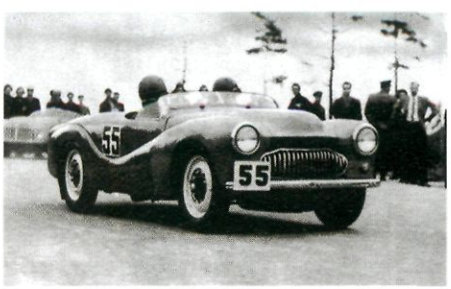
Opel Olympia OL38 (1937 год) Если считать прототипом «Москвича» автомобиль «Опель», то более удачной и интересной на тот момент представляется другая четырехдверная модель — «Олимпия». Она была чуть больше «Кадета», с современным капотом алегаторного типа и, главное, комплектовалась более мощным (37 л. с.) верхнеклапанным двигателем, с алюминиевой головкой цилиндров.

Спорт

Специально для спортивных соревнований на базе экспериментального седана в 1951 году в двух экземплярах был построен «Москвич-Э403-424-купе» с облегченным спортивным двухместным кузовом. Особенностью его конструкции стал не только кузов, но и экспериментальный двигатель модели «403» с верхними впускными и нижними выпускными клапанами. Рабочий объем двигателя этого спортивного автомобиля — 1074 см^3, а мощность — 33 л. с. Машина развивала скорость до 123 км/ч. В 1951 году А. Ипатенко на чемпионате СССР по автомобильным гонкам за рулем одной из этих машин занял второе место.

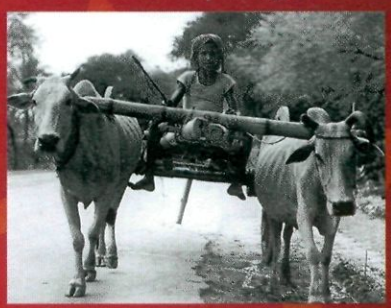
Еще один специальный спортивный автомобиль на МЗМА создали в единственном экземпляре на базе «четырехсотпервого», условно назвав его «Москвич-404-Спорт». Он имел открытый двухместный несущий стальной кузов и экспериментальный мотор «404» с полусферической камерой сгорания. На этом «Москвиче» в 1957–1959 годах трижды выигрывали чемпионаты СССР по автомобильным гонкам.





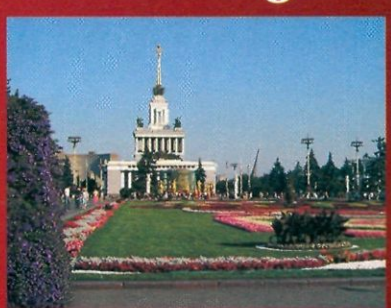
На базе «Москвича-401» на заводе в 1955 году создали первый по-настоящему гоночный автомобиль с задним расположением двигателя — «Москвич-Г1-405» (МЗМА-1), построенный в единственном экземпляре. Среди его особенностей, в частности, заднее расположение форсированного до 70 л. с. опытного двигателя модели «405» с четырьмя мотоциклетными карбюраторами. От «Москвича-401» на нем использовалась подвеска передних и задних колес, тормозная система, рулевой механизм и чуть измененная коробка передач. На этом автомобиле в 1955–1956 годах были установлены четыре всесоюзных рекорда скорости.

1952 год



Пока Европа активно строит новые автомобили, добиваясь все более высоких скоростей, в Индийских провинциях самым привычным и распространенным видом транспорта по-прежнему остается телега, запряженная волами. Вероятно, никогда не опаздывает тот, кто никогда не спешит.

1954 год



Впервые после войны открыта ВДНХ.

1956 год

Советская сборная становится абсолютным чемпионом мира на Олимпиаде в австралийском Мельбурне. Итог игр: спортсмены СССР увезли 37 золотых, 29 серебряных и 32 бронзовые медали, став абсолютными чемпионами мира, в том числе и в столь «неолимпийском» для нас футболе.

МОСКВИЧ-400-420А

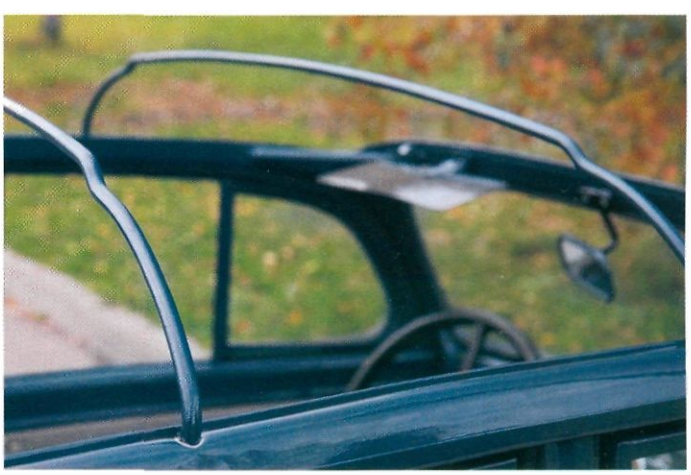
АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР

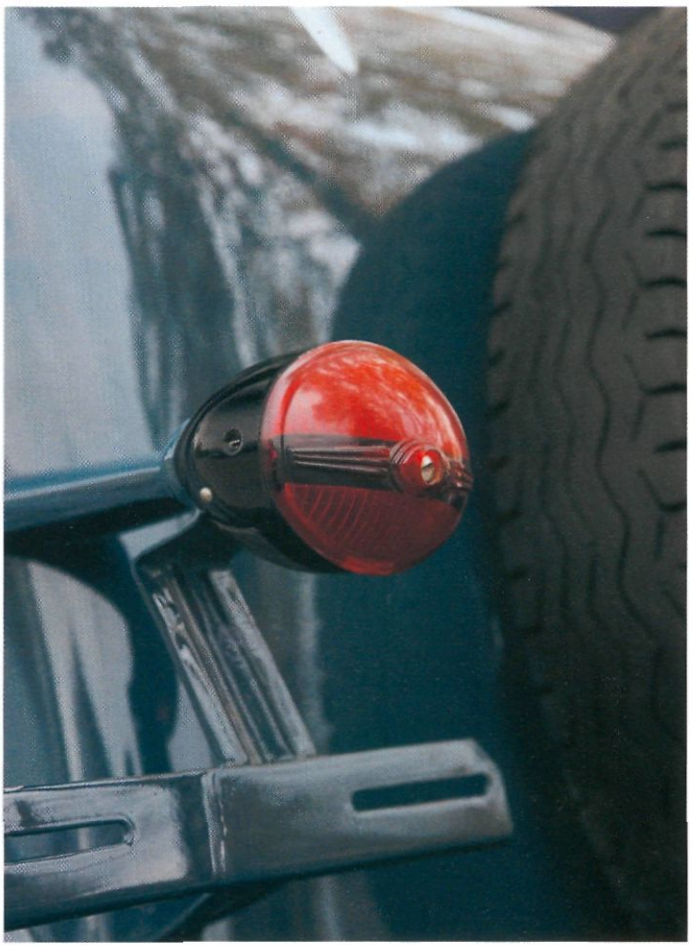
Открытый «Москвич» кабриолет сегодня смотрится вычурно, но в послевоенное время эти версии легковых автомобилей в СССР выпускали вынужденно, из-за нехватки в стране листового стального проката

Двери одной стороны на «четырехсотом» «Москвиче» раскрывались наподобие ворот. Считалось, что это обеспечивает удобную посадку

Передние двери на «Москвиче» запирались на ключ — после войны только легковые автомобили имели такую опцию, так как продавались в частную собственность

Съемные дуги вставлялись в специальные отверстия в кузове и не позволяли тенту провисать в натянутом положении





- *Узенькое окошко в тенте не обеспечивало хорошую обзорность назад*
- *Для закрепления тента в сложенном виде на «Москвиче-400-420А» были предусмотрены специальные петли*
- *Единственный задний фонарь одновременно служил габаритным огнем, стоп-сигналом и для подсветки номерного знака. Об указателях поворотов на легковых автомобилях такого класса в то время еще не сильно задумывались*
- *Капот на «Москвиче», в современном понимании этого слова, отсутствовал, вместо него для доступа к двигателю служили подъемные боковины с обеих сторон*
- *Запасное колесо не планировалось убирать в багажник*

- *Приборы на «Москвиче» сгруппированы в центре приборной панели, а по бокам от них располагались овальные отверстия двух «перчаточных ящиков»*
- *Отличительная особенность «четырехсотого» двигателя — установленные чуть под наклоном свечи зажигания*
- *Карбюратор К-25 двухдиффузорный, с падающим потоком смеси*

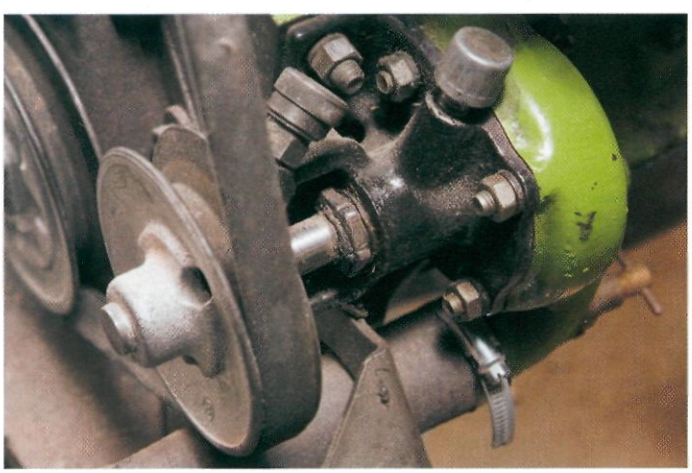
Петли дверей у «Москвича» сильно выступали наружу

Красоте и симметричности установки приборов тогда уделяли больше внимания, чем удобству считывания показаний. Обратите внимание: спидометр стоит дальше от водителя, чем указатель уровня бензина и давления масла — скорость автомобиля при общей тихоходности транспорта еще не являлась самым важным показателем

Добраться до багажника можно только из салона, откинув спинку заднего дивана

Бензонасос с прозрачной колбой — так легче контролировать его исправность

Водяная помпа стояла отдельно на блоке двигателей и приводилась в действие ременной передачей



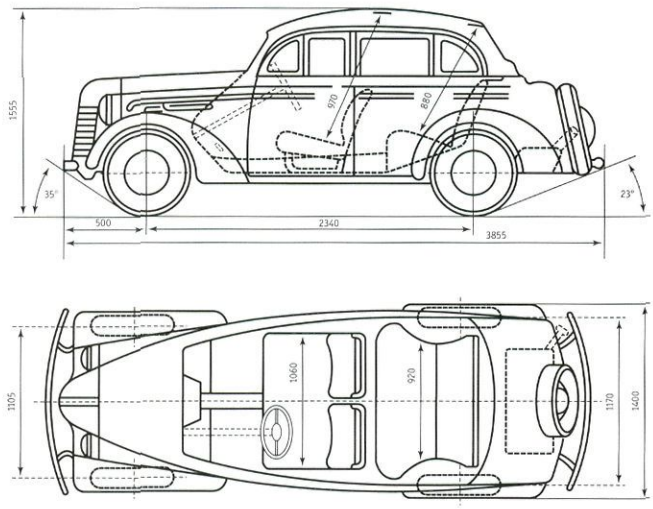


Схема автомобиля «Москвич-400-420»

Техническая характеристика «Москвич-400-420» (в скобках отличающиеся данные по «Москвичу-401-420»)	
Число мест:	4
Максимальная скорость	90 км/час
Расход топлива при скорости 30-50 км/час	8 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Аккумуляторная батарея	3СТЭ-65 (3СТ-60)
Генератор	Г-28, 6V, 18А, 100W позже Г-29 и Г-22
Реле-регулятор	ЦБ4118 или РС28
Стартер	Bosch (до 07. 1947) позже СТ-28 и СТ-28Б
Прерыватель-распределитель	Р-28 (Р-34)
Свечи зажигания	НА-11/10А (А-11У)
Размер шин	5,60 – 16
Вес автомобиля в снаряженном состоянии:	
без нагрузки общий	855 кг
с нагрузкой 4 человека общий	1155 кг
на переднюю ось	540 кг
на заднюю ось	615 кг
Дорожные просветы:	
под передней осью	200 мм
под задней осью	200 мм
Наименьший радиус поворота:	
по колее переднего наружного колеса	6,0 м
внешний — по наиболее выступающей части	6,3 м

Подвеска передняя:

независимая, пружинная, с продольными рычагами, амортизаторы гидравлические, одностороннего действия

Подвеска задняя:

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах амортизаторы гидравлические одностороннего действия

Рулевой механизм:

глобоидальный червяк и трехзубчатый сектор, передаточное отношение 15,0

Тормоз ножной:

колодочный, на все колеса с гидравлическим приводом

Тормоз ручной:

колодочный, на задние колеса с механическим приводом

Сцепление:

однодисковое, сухое с гасителем крутильных колебаний

Коробка передач:

механическая, трехступенчатая, двухходовая, без синхронизаторов

Передаточные числа:

I — 3,56; II — 1,73; III — 1,00; задний ход — 4,44 (I — 3,53; II — 1,74; III — 1,00; задний ход — 4,61)

Коническая главная передача — 5,14 (36 и 7 зубьев)

Двигатель:

400 (401), карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, рядный, нижнеклапанный

Диаметр цилиндра	67,5 мм
Ход поршня	75 мм
Литраж двигателя	1074 $см^3$
Степень сжатия	5,8 (6,2)
Число клапанов	8
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор:

К-24 , позже К-24А, К-25 и К-25А

Максимальная мощность:

23 л. с. при 3600 об/мин (26 л. с. при 4000 об/мин)

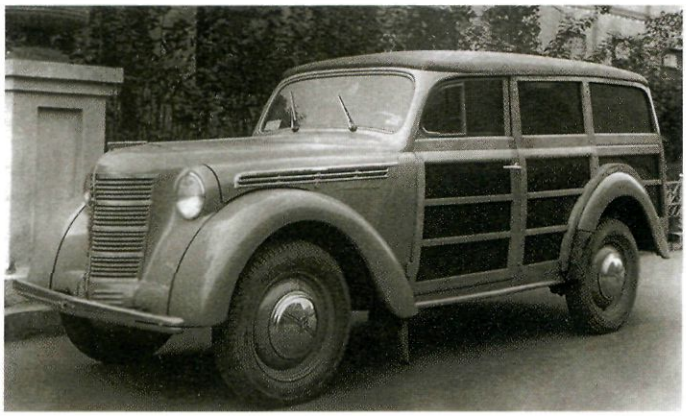
Максимальный крутящий момент:

55 Нм при 2000 об/мин (58 Нм при 2200 об/мин)

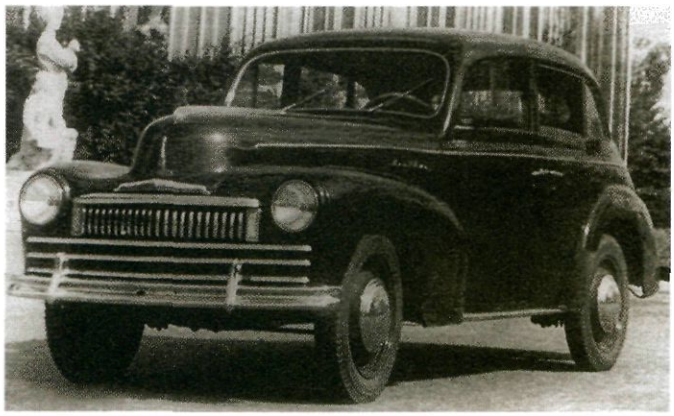
Первые пять «Москвичей» модели «400-420» на МЗМА собрали в середине декабря 1946, а серийное производство началось в январе 1947 года. Всего с 1946 по 1954 год успели изготовить около 114 тыс. седанов модели «400-420» — около 84% от общего выпуска. Кроме седанов, массово выпускались кабриолеты «400-420А» и фургоны с деревянным каркасом кузова «400-422». Двойное обозначение моделей на МЗМА объяснялось очень просто: первая цифра указывала на модель двигателя, вторая — на модель кузова.

С 1954 года выпускалась модернизированная модель «401-420», а с января по апрель 1956 года переходная модель «401-А1» с двигателем «Москвич-402», который отличался только увеличенным объемом и мощностью.

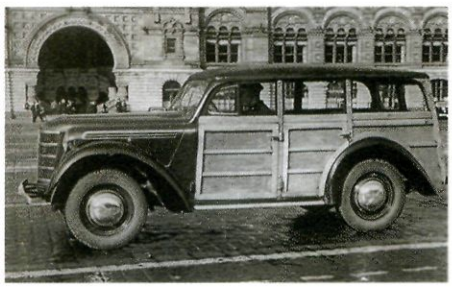
Всего с 1946 по 1956 год изготовлено 247 439 «Москвичей» первого поколения, включая все модели «400» и «401», среди них 216 606 седанов.



«Москвич-400-422» — фургон с деревянным каркасом кузова. На МЗМА фургоны выпускались с 1948 по 1956 год; всего было изготовлено 11 129 экземпляров. Также завод выпускал коммерческое шасси «Москвич-400-420К» (в количестве 2 562 экземпляров), которое различные авторемонтные заводы модернизировали под фургоны. Эти машины не предназначались для частного использования.

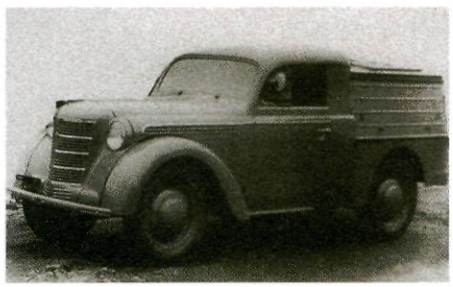


«Москвич-Э403-424» построили небольшой опытной партией в 1949 году. Сохранив каркас кузова базовой модели, машины получили новые наружные панели кузова, в том числе капот алегаторного типа спереди и выступающий багажник с доступом снаружи сзади. Кроме того, на машинах установили двигатель новой модели «403» с расположенными вверху впускными клапанами и алюминиевой головкой блока, коробку передач с рычагом переключения на рулевой колонке (это решение позже использовалось на серийных машинах).



«Москвич-400-421» с кузовом «универсал» на деревянном каркасе существовал только в нескольких опытных экземплярах, изготовленных еще в головном КБ концерна *Auto Union* в Хемнице (Германия). Опытные образцы привезли в СССР, но у нас посчитали, что надобности в них нет, поэтому в производство «универсалы» не запустили.

«Москвич-400-420М» предназначался для обслуживания населения медицинской помощью на дому. От базовой модели он отличался только наружными опознавательными знаками с красным крестом. Кроме этой модификации с кузовом «седан», выпускалась также машина с ручным управлением для инвалидов.



«Москвич-400-420Э» специальное шасси-пикап, изготавливаемое по заказу Министерства обороны. Оно предназначалось для аэродромного пускового агрегата АПА-7. Внутри фургона — зарядное устройство и аккумуляторы, приводившие в действие электростартеры первых советских турбореактивных самолетов.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ «ВОЛГА ГАЗ-21И»

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X